

Treball Final de Grau

Els plànols d'en Joan Papell i Llenas sobre Figueres a la segona meitat del segle XIX

Cartografia històrica de Figueres

Grau en Geografia, Ordenació del Territori i Gestió del Medi Ambient

Alumna: Laia Sala Geladó

Tutor: José Luis Villanova

Universitat de Girona

Facultat de lletres

Curs 2013-14

Girona, 8 de setembre de 2014

Vull agrair especialment a l'Arxiu Municipal de Figueres, a la biblioteca pública Fages de Climent de Figueres, així com a l'arquitecte municipal de l'ajuntament de Figueres, Joan Falgueres, i al president de l'Institut d'Estudis Empordanesos, Pere Gifré l'ajuda que m'han proporcionat en la recerca d'informació.

També vull agrair l'ajuda proporcionada per part dels professors del Departament de Geografia de la Universitat de Girona, en especial al Dr. José Luis Villanova, tutor del present estudi.

Resum

L'estudi pretén ser una anàlisi dels plànols de Figueres que el mestre d'obres Joan Papell i Llenas aixecà durant la segona meitat del segle XIX.

Primerament, es contextualitza el tema explicant breument l'evolució de la xarxa urbana espanyola i, més detalladament l'evolució de la ciutat de Figueres, durant aquest període. Posteriorment, s'aprofundeix en els treballs cartogràfics d'en Joan Papell tot explicant quines reformes va proposar per a la ciutat amb els plànols que presentà el 1878 i el 1891 i amb quin objectiu es projecten.

Resumen

El estudio pretende ser un análisis de los planos de Figueres que el maestro de obras Joan Papell i Llenas levantó durante la segunda mitad del siglo XIX. Primeramente, se contextualiza el tema comentando brevemente la evolución de la red urbana española y, más detalladamente, la evolución de la ciudad de Figueres durante este período. Posteriormente, se profundiza en los trabajos cartográficos de Joan Papell explicando qué reformas propuso para la ciudad con los planos que presentó el 1878 y el 1891 y con qué objetivo se proyectan.

Abstract

The study intends to analyze the plans of Figueres that the master builder, Joan Papell i Llenas, raised during the second half of the XIX th century. First of all, the issue is framed by briefly explaining the evolution of the Spanish urban network, then- in detail, the evolution of Figueres during this period. Afterwards, the study deepens into the cartographic works of Joan Papell, explaining the reforms he proposed for the city with the plans he presented in 1878 and 1891 along with the goal that they projected.

Índex

1. Introducció _____	p.5
2. Marc metodològic _____	p.6
3. BLOC I: Evolució de l'espai urbà durant la segona meitat del segle XIX _____	p.8
3.1 Context històric i evolució de l'espai urbà de la segona meitat del segle XIX a Espanya ____	p.8
3.2 Context històric i evolució de l'espai urbà de la segona meitat del segle XIX a Figueres ____	p.11
a) La reforma de La Rambla _____	p.12
b) Projectes urbans puntuals durant les dècades del 1850 i 1860 _____	p.13
c) De la vila a la ciutat: l'arribada del ferrocarril i la dècada del 1870 _____	p.14
d) Les dècades del 1880 i 1890: la projecció dels grans eixamples _____	p.16
d) La fortalesa del Castell de Sant Ferran i la seva zona polèmica _____	p.17
4. BLOC II: Cartografia històrica de Figueres: Joan Papell i Llenas _____	p.20
4.1 Plànols anteriors a la primera proposta de reforma que cartografia Joan Papell i Llenas _____	p.20
4.2 Biografia Joan Papell i Llenas _____	p.23
4.3 La relació de Joan Papell i Llenas amb la ciutat de Figueres _____	p.25
4.4 Els plànols de Joan Papell i Llenas _____	p.26
a) <i>Plano de la Ciudad de Figueras y su reforma</i> (1878) _____	p.30
b) <i>Plano de la ciudad de Figueras y su reforma dedicado al M. I. Ayuntamiento</i> (1891) _____	p.34
4.5 Altres treballs de Joan Papell _____	p.39
a) <i>Itinerarios para viajeros y excursionistas del Alto Ampurdán</i> _____	p.39
b) Dibuixos d'edificis emblemàtics _____	p.40
c) Projecció d'edificis _____	p.42
5. Conclusions _____	p.43
6. Bibliografia _____	p.45

1. Introducció

La cartografia és un element bàsic per entendre l'evolució de les ciutats al llarg de la seva història. Per tant, és interessant estudiar a partir d'aquesta pràctica què ha passat en una de concreta, en aquest cas, una capital empordanesa, Figueres.

A l'inici de la recerca s'ha vist que, òbviament, hi havia personatges més destacats que d'altres dins d'aquest àmbit. Per aquest motiu, s'ha decidit centrar aquest estudi en un de concret: Joan Papell i Llenas.

Precisament, amb aquest treball s'intentarà respondre les següents preguntes a partir de la recerca de diferents documents d'informació:

Quin paper va tenir Joan Papell i Llenas en l'evolució de la ciutat de Figueres al llarg de la segona meitat del segle XIX? Quines reformes urbanes va plantejar a partir dels seus plànols per a la ciutat de Figueres i amb quina finalitat els va realitzar?

Així doncs, a partir de l'anàlisi dels plànols que elabora el mestre d'obres, juntament amb la consulta de les actes de l'ajuntament d'aquelles dècades i altres fonts de recerca es pretén donar resposta a aquestes qüestions i hipòtesis plantejades a l'inici de la recerca.

Gràcies a aquestes tasques s'ha pogut trobar un llegat important de plànols, dibuixos i obres literàries que permeten establir un nexa per conèixer com va evolucionar i, sobretot, com es va expandir la ciutat de Figueres al llarg de la segona meitat del segle XIX.

La cartografia és la branca més visual de la geografia com a disciplina, per tant, és molt il·lustratiu i alhora necessari analitzar els plànols que ens han deixat com a llegat els geògrafs, enginyers, mestres d'obres i arquitectes que van viure als segles passats per poder entendre com era la ciutat en aquell moment. Però a més, la cartografia és un mitjà que també permet reflectir com es percebia abans la ciutat i quines eren les aspiracions que es tenien per fer-la evolucionar.

Amb l'estudi que es presentarà a continuació es volen donar resposta a totes aquestes qüestions i conèixer quina és la metodologia més adient per descobrir quina informació ens poden transmetre els plànols per conèixer millor les reformes urbanes que es van dur a terme a la ciutat de Figueres.

He escollit aquest tema de treball ja que és un món força desconegut per mi i el qual trobo molt interessant, és per això que tinc ganes d'endinsar-m'hi.

2. Marc metodològic

Aquest estudi ha estat una tasca de recerca intensa de documents i fonts d'informació a diferents llocs, però també s'han de tenir presents les visites a l'arquitecte municipal de l'ajuntament de Figueres, Joan Falgueres, i a l'Arxiu municipal de Figueres¹ on l'arxivera, Eva Astarloa, m'ha facilitat abundant informació. A més, el president de l'Institut d'Estudis Empordanesos, Pere Gifré, m'ha proporcionat un llistat de bibliografia on trobar informació sobre les reformes urbanes dutes a terme els darrers segles a la ciutat de Figueres.

Així doncs, el marc metodològic i cronològic que s'ha fet per elaborar aquest treball final de grau sobre cartografia històrica ha estat el que s'exposa a continuació.

Gener

- Recerca de bibliografia i informació sobre la història urbana de l'Estat espanyol i de la ciutat de Figueres durant la segona meitat del segle XIX, la bibliografia de Joan Papell i Llenas, les reformes que pateix la ciutat i els plànols que el mestre d'obres citat va formar. A mesura que es localitza la informació es va concretant com anirà finalment encarar el treball.

Febrer

- Visita a Joan Falgueres, arquitecte municipal de l'ajuntament de Figueres. Em facilita bibliografia sobre les reformes urbanes de la ciutat de Figueres.
- Primera visita a AMFi, els documents que es consulten són:
 - El llibre *Itinerarios para viajes y excursiones del Alto Ampurdán* de Joan Papell i Llenas que incorpora el plànol del 1891. És una publicació on s'explica, entre d'altres qüestions, perquè es va fer el plànol, quins eren els objectius principals i les reformes que proposa per a la reforma de la ciutat.
 - 13 dibuixos elaborats entre el 1855-1856 per Joan Papell i Llenas sobre edificis emblemàtics de la ciutat de Figueres i altres edificis dels pobles de la comarca de l'Alt Empordà.
 - La còpia del plànol del 1888, però està en molt mal estat i no es pot veure correctament. Se'n va localitzar una altra a la delegació del Col·legi d'Arquitectes de Girona.

¹ D'ara endavant se citarà amb l'acrònim AMFi.

- També es va intentar contactar amb Antonio Papell -besné de Joan Papell-, periodista, però viu a Madrid i no va ser possible localitzar-lo.

Març i Abril

- Lectura de la bibliografia recomanada pels professors de la Universitat de Girona, per l'AMFi i per Joan Falgueres.
- Es continua amb l'anàlisi dels documents i es comença amb la redacció del treball.

Juny

- Consulta dels articles publicats en els *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos* i selecció dels que poden ser interessants.
- Es parla amb Pere Gifré, que recomana una llista de bibliografia per consultar sobre l'evolució de la ciutat de Figueres al segle XIX.

Juliol

- Es visita la Biblioteca de Figueres per consultar diverses publicacions, entre elles el llibre *Notas históricas 1832-1900*, recull de notes sobre diverses temàtiques que afecten Figueres durant aquest període d'anys.
- Visita a la Biblioteca de Figueres per consultar el llibre *Itinerarios para viajes y excursiones del Alto Ampurdán*.
- Inici de la consulta de les Actes de les Sessions de l'Ajuntament de Figueres dels anys 1877, 1878, 1887, 1888, 1890 i 1891, ja que són els anys en els quals Joan Papell realitza els plànols de la ciutat i és quan possiblement l'ajuntament acorda les reformes que es duren a terme.
- Contacte amb la Delegació del Col·legi d'Arquitectes de Girona per fotografiar els plànols del 1878 i 1888.
- Obtenció de les fotografies dels plànols del 1878 i 1888 proporcionades per la Delegació del Col·legi d'Arquitectes de Girona. Tot i això, no s'acabaran utilitzant ja que s'aconsegueix una altra font on les fotografies tenen són de millor qualitat.

Agost

- S'acaba de completar la redacció del treball.

3. BLOC I: Evolució de l'espai urbà durant la segona meitat del segle XIX

3.1 Context històric i evolució de l'espai urbà durant la segona meitat del segle XIX a Espanya

Una part fonamental de les ciutats espanyoles s'ha consolidat durant la segona meitat del segle XIX. Aquesta afirmació pot sobtar ja que la idea general és que aquestes prosperen força durant l'època romana i medieval. Però és cert que, com assenyala Capel (1975), gairebé el 90% dels edificis que es troben a les ciutats l'any 1965 s'han construït posteriorment al 1860, malgrat que un percentatge considerable foren construïdes un cop acabada la Guerra Civil.

Fins a mitjans del segle XIX, l'economia espanyola estava molt marcada per l'agricultura, fent que les ciutats d'aquell moment fossin de dimensions molt més reduïdes i amb menys importància que en l'actualitat. Però amb la revolució industrial, la millora de les xarxes de comunicacions i els avenços tecnològics que apareixen durant aquelles dècades fan que els moviments de població del camp cap a la ciutat comencin a ser quelcom factible i es convertissin en un flux normal. A partir d'aquí, el sistema urbà espanyol creix, tant en nombre de ciutats com en superfície i població.

L'any 1857, per exemple, encara hi havia instaurada una xarxa urbana força precària, heretada de l'economia preindustrial, tot i que ja es disposava de la divisió provincial i d'alguns nuclis industrials importants. Aquest any el nombre de ciutats -poblacions superiors als 10.000 habitants- era de cent i només contenien el 16% del total de la població espanyola. A finals del segle XIX va augmentar fins als 4.184.432 persones, per tant, pràcticament es duplicà el nombre d'habitants que contenien les ciutats respecte al 1857 (2.457.318) (FERNÁNDEZ CUESTA, 2011).

El fet clau que marca una acceleració al desenvolupament urbà del nostre país és, sens dubte, la revolució industrial i tots els moviments socials i culturals que aquest fet va desencadenar i que, encara actualment, són molt presents. Pel que fa als cascs antics, serà precisament durant el segle XIX quan pateixen grans transformacions tant morfològiques com funcionals modificant totalment, en alguns casos, la seva trama (CAPEL, 1975). A més, la millora dels mitjans de comunicació, com ara l'expansió del ferrocarril per tota la península, va ser un dels principals impulsors d'aquest procés.

Durant la dècada del 1840 s'inicia el procés de construcció de la xarxa ferroviària per connectar les ciutats més importants de l'Estat espanyol. Durant les dècades següents, es pot observar com l'establiment de les estacions ferroviàries, sobretot a les ciutats de dimensions mitjanes o petites, van tenir un gran impacte sobre el desenvolupament d'aquestes i es van convertir en un pol d'atracció per a empreses que s'emplaçaven a ciutats més grans i complexes (MONCLÚS, OYÓN, 1996).

Amb aquesta situació, les administracions que en aquell moment governen les ciutats es plantegen ampliar la seva extensió a partir de la creació dels coneguts eixamples o bé aplicar grans reformes interiors. En alguns casos trobem presents ambdós processos (TERÁN TROYANO, 1996).

Així doncs, durant la segona meitat del segle XIX les ciutats espanyoles es transformen notablement per tal de donar una resposta als problemes i entrebancs als quals es veuen sotmesos ja des d'inicis de segle. Aquests canvis per solucionar la falta d'espai de les ciutats i els greus desequilibris entre les diferents zones són proporcionats pels avenços tecnològics -tant en el transport com en el model de producció- i per les noves tècniques de construcció i urbanització. Cal afegir però que aquestes evolucions no haurien estat possibles sense el canvi sociocultural que pateix la ciutat durant aquestes dècades. La classe burgesa consolida el sistema capitalista, fet que fa que les diferències entre el *centre* i la *perifèria* s'accentuin, aportant models diferents d'expansió superficial segons el barri on es materialitzi (TERÁN TROYANO, 1996).

Serà precisament aquest creixement descompensat i desigual el responsable de fer sorgir tot un seguit de tècniques i models per aconseguir ordenar tant l'interior de la ciutat com el seu creixement cap a l'exterior.

A partir d'aquestes dècades, es duen a terme tres processos a les ciutats espanyoles. Per una banda, s'eixampla la ciutat de manera ordenada, amb carrers amplis i homogenis, un sistema totalment pensat per a la classe burgesa. D'altra banda, si no s'opta per l'ampliació, es decideix reformar la ciutat ja existent, mitjançant l'alineació de carrers i places millorant-la en temes higiènics, funcionals i estètics. Mentre que el tercer procés és més utòpic i parla de les noves trames urbanes alternatives, com ara la construcció de les ciutats jardí.

Precisament, el primer procés, el d'eixamplar la ciutat ja existent, exceptuant alguns casos aïllats, com ara el del barri de la Barceloneta, a la ciutat de Barcelona (1753), és un procés que es generalitza a les ciutats espanyoles durant la segona meitat del segle

XIX (CAPEL, 1975). Però no es podia fer simplement a partir d'esbossos i dibuixos sinó que s'havien de desenvolupar tècniques i metodologies específiques i instruments jurídics per tal de regular tot el procés.

Aquest procés es duia a terme tirant a terra bona part de l'antiga muralla i es va anar regulant a partir de decrets i reials ordres durant les primeres dècades de la segona meitat del segle XIX. Cal esmentar que no solsament es van dur a terme eixamples a les grans ciutats, sinó que els ajuntaments de les ciutats de dimensions més reduïdes van aprofitar períodes d'expansió econòmica durant aquests anys per realitzar aquests projectes. Precisament, en aquestes ciutats més petites, l'eixample, en alguns casos, no era ocupat per la burgesia, la qual preferia quedar-se al casc antic on hi havia les cases senyorials. Els eixamples es diferenciaven amb facilitat dins la trama urbana d'una ciutat ja que solen seguir un model quadricular i ortogonal per tal de facilitar la venda de les parcel·les i construir un espai ordenat (CAPEL, 1975).

Pel que fa a la segona línia, la de conservació de la trama urbana existent, es basava en l'obertura de places i en l'ampliació i l'allargament dels carrers (TERÁN TROYANO, 1996). Aquesta tècnica es feia a partir de l'alineació de la trama urbana i es va dur a terme per tal de descongestionar el casc antic, per organitzar millor l'habitatge burgès i les activitats comercials, per crear comunicacions més ràpides dins de la mateixa ciutat o per enllaçar aquesta part de la ciutat amb les estacions de ferrocarril, els ports o, si ja hi eren presents, els eixamples. En definitiva, aquest procés es fa per tal d'adaptar la trama urbana ja existent a les noves exigències i funcions de la ciutat i dels seus ciutadans (CAPEL, 1975).

Fou a mitjans del segle XIX quan a l'Estat espanyol -com ara la ciutat de Madrid el 1846, impulsat pel regidor Mesonero Romanos o Barcelona durant la dècada del 1860- apareix el procediment d'alineació dels carrers com a tècnica d'ordenació urbana. És a dir, s'havia d'establir una línia per tal de delimitar aquelles zones que eren edificables i les que no ho eren. Amb les lleis municipals del 14 de juliol del 1840 i, posteriorment, la del 8 de gener del 1845, aquesta competència passa als propis ajuntaments, els quals seran els responsables d'elaborar els plans d'alineació dels seus carrers i places (BASSOLS, 1973; NADAL, 1982 cit. a VILLANOVA, 2011).

Tot i això, encara que es realitzessin força plànols d'alineacions, van ser poques les poblacions que van fer plans generals -Barcelona, 1862 i La Corunya, 1874, per exemple-, tot i que sí es van realitzar plans d'alineacions parcials (VILLANOVA, 2011).

Així doncs, es pot afirmar que la trama urbana i les ciutats espanyoles -tant les de grans dimensions com aquelles més petites- pateixen grans canvis durant les dècades que comprenen la segona meitat del segle XIX. Per tant, és un bon moment de la història per observar com evolucionen i com es preparen per entrar al segle XX.

3.2 Context històric i evolució de l'espai urbà de la segona meitat del segle XIX a Figueres

La ciutat de Figueres, fins ben entrat el segle XVIII i durant tot el XIX, no va tenir el seu màxim esplendor. Fins aleshores era una ciutat de caire medieval, un nucli de dimensions bastant reduïdes amb una importància modesta, ja no dins l'àmbit català, sinó dins la pròpia comarca. Aquest fet però, canvia quan s'inicia la construcció de la fortalesa del Castell de Sant Ferran l'any 1753, fet que atrau un nombre molt important de militars. Gràcies a aquests nous habitants, Figueres entra per la porta gran al segle XIX (SANTALÓ, 1999).

Aquest fet es pot il·lustrar amb dades demogràfiques. La ciutat de Figueres, el 1787, tenia 5.398 habitants, mentre que el 1860 doblava la xifra fins arribar als 10.082 habitants i als 12.000 el 1880. Malgrat tot, a partir d'aquest moment entra en una fase d'estancament ja que el 1900 tenia 10.174 habitants. La recuperació comença a partir de 1910 i l'any 1930 arriba a la xifra de 15.041 habitants (SANTALÓ, 1999). Cal recordar que actualment -2013- aquesta ciutat té 45.123 habitants².

A finals del segle XVIII i al llarg de tot el XIX, Figueres pateix un seguit de reformes urbanístiques notables que la transformen en la ciutat que trobem actualment, digna de ser una capital de comarca. Amb les acaballes de la guerra del Francès -1808-1814- i totes les destruccions que aquesta va deixar a la ciutat, era necessari reconstruir-la i modernitzar-la, seguint les noves bases socioculturals i econòmiques que demanava la burgesia que es va consolidar a les ciutats espanyoles en aquell moment (FALGUERES, SANTALÓ, 2007). Aquesta transformació s'allargà durant gran part del segle XIX i es fa amb la base del traçat de l'antiga vila que roman.

Urbanísticament parlant doncs, la capital de l'Alt Empordà neix a partir de la segona meitat del segle XIX gràcies a l'arquitecte municipal d'aleshores, Josep Roca Bros

²<http://www.idescat.cat/territ/BasicTerr?CTX=B&PARENT=1&V4=446&V3=669&TC=5&ALLINFO=T RUE&V1=17066&V0=1>

(Abrera, 1828 - Figueres, 1877). Fins aquell moment Figueres creix sense planejaments urbanístics, es desenvolupa a partir de les necessitats i les dinàmiques que els seus ciutadans demanen. Es pot dir que pràcticament evoluciona com un poble de grans dimensions. A més, està partida per la Ribera -la qual està coberta actualment i ha esdevingut La Rambla- i això causava que quedés dividida en dues parts. Per tant, hi ha poca ordenació urbanística fins aleshores. Tot aquest procés no s'inicia fins que hi ha la necessitat d'ordenar aquesta ciutat perquè pateix grans creixements demogràfics i es vol aconseguir crear una imatge de modernitat i millorar-ne les condicions higièniques i la qualitat de vida dels seus habitants (MARTÍNEZ PUIG, 2013).

La ciutat de Figueres ha estat, fins fa poques dècades, una ciutat marcada pel comerç a causa del seu emplaçament proper a la frontera francesa, el qual depenia notablement de l'activitat agrícola del conjunt de la comarca. Aquest fet fa que la capital de l'Alt Empordà sempre hagi anat molt lligada a les zones més agrícoles que l'envolten i no s'hagi desenvolupat urbanísticament parlant com a una ciutat moderna fins que no s'entra al segle XIX.

a) La reforma de la Rambla

Durant el primer terç del segle XIX ja es deixa veure el sentiment de convertir la capital de l'Alt Empordà en una ciutat còmoda per viure, bonica i moderna, a més de voler transformar aquesta ciutat en un lloc higiènic. Durant aquest segle s'instal·la el clavegueram, arriben la llum i el gas i es construeixen bona part les voreres.

Es pretén modernitzar la ciutat i una de les obres de les quals els figuerencs de l'època estan més orgullosos és la construcció de La Rambla, el que actualment encara gaudeix de la categoria de ser el cor de la ciutat, de centre de reunió i de punt de trobada. Les primeres sessions que es convoquen a l'ajuntament -en aquell moment governat per Joaquim Caamaño- per parlar d'aquest projecte són l'any 1828. L'objectiu principal era cobrir la Ribera, la qual transportava les aigües pluvials i brutes de la ciutat i, justament en el tram que actualment és La Rambla, s'hi formava una bassa de fang, niu de moltes de les malalties que patien els ciutadans (RODEJA, 1962).

Com ja s'ha esmentat, aquest rierol dividia la ciutat en dues parts que només es comunicaven a partir de quatre ponts, els quals feien de nexa entre els carrers de Sant Pau amb el de Sant Pere, del carrer de Girona fins a la casa Muntada, un tercer que seguia paral·lelament la Ribera fins a l'entrada del carrer Nou i el darrer situat a

l'entrada de la carretera del Castell. Aquesta tasca s'inicia l'any 1831 i oficialment, el senyor Francesc Xatart, el responsable de les obres, les va donar per acabades el 29 de juliol del 1832. Tot i això, a causa dels bons resultats, es volia allargar el cobriment de la Ribera, però la tasca no va ser represa fins el 30 de juny del 1837 per l'aixecament carlí després de la mort del rei Ferran VII. Finalment, el 17 de setembre del 1844 es va donar per acabada la construcció de La Rambla (RODEJA, 1962).

Hom es pot fer perfectament la idea de com era en aquell moment la Rambla simplement llegint les paraules que s'esmenten a continuació:

“Aquesta Rambla àmplia, espaiosa i d'una gran bellesa, està limitada per dalt i per baix per dues placetes ben proporcionades, i pels costats separada la seva part central de les calçades que la volten per unes voravies i uns bordons de pedra picada que resolen molt bé el problema dels desnivells interromputs en les seves meitats per dues breus escalinates. Segueixen després dues rengleres de plàtans magnífics, centenaris, damunt d'uns parterres amb diferents plantes que completen una bona ornamentació vegetal [...] És talment un saló urbà” (RODEJA, 1962, pp. 9-10).

Per tant, és fàcil comprendre'n la fesomia ja que actualment no és un espai que hagi canviat massa.

Aquesta reforma té un rerefons important ja que es pretén destacar el nou rumb que vol agafar la ciutat de Figueres, tot atorgant a aquesta la simbologia i la importància de convertir-se en el cor d'una ciutat moderna, totalment ordenada en forma de quadrícula i neta (PASQUET, 2004).

Així doncs, durant el segle XIX es té com a objectiu convertir tota la zona perifèrica de La Rambla i els carrers extramurs que s'havien anat construint fins aleshores en el centre neuràlgic de la ciutat, en el *rovell de l'ou* de Figueres.

b) Projectes urbans puntuals durant les dècades del 1850 i 1860

El mes de juny del 1855 es publica el *Plano de la Villa de Figueres*, elaborat per l'arquitecte municipal d'aquell moment, Josep Roca i Bros. Aquest va ocupar el càrrec el 1842, justament quan les obres de la plaça de l'Ajuntament i l'actual plaça de les Patates -en aquell moment anomenada plaça del Gran o Pouet- s'acaben de finalitzar, i fou l'encarregat de materialitzar certs projectes urbanístics importants per Figueres.

El propòsit d'aquest projecte és tenir unes bases de rasant per construir voreres als carrers més importants de la ciutat.

El 1850 es reforma la Plaça del Teatre en un espai que ocupava el recinte emmurallat i es crea la Plaça Triangular al 1860. Durant aquesta dècada també es realitza l'alineació del carrer Caamaño -1853- i hi ha la formació del Passeig Nou -1854- (PAPELL I LLENAS, 1894). Qualsevol que coneix la ciutat de Figueres sap que aquests punts són de notable rellevància i cal dir que actualment gairebé no han estat alterats.

c) De la vila a la ciutat: l'arribada del ferrocarril i la dècada del 1870

Majoritàriament, abans de l'emplaçament i l'entrada en funcionament de l'estació de ferrocarril, la ciutat de Figueres s'havia desenvolupat dins l'antic recinte emmurallat, amb l'excepció d'alguns carrers extramurs i la zona de La Rambla. Aquest recinte limitava la ciutat en forma de rectangle entre els quatre carrers de Vilafant, Nou, Peralada i el de la Jonquera. A part d'això, només havia anat desenvolupant petits eixamples com ara a la zona de Les Rondes, Tarreres, Icària, Hospital, Llagostera o Eres de la Vila. Però també hi ha zones que pateixen un desenvolupament urbanístic pèssim; aquestes són les que se situen més al nord i són els carrers d'Horta de Baix, Rech Arnau, Cendrassos i Garrigal. Això és perquè són pròximes a la fortalesa del Castell de Sant Ferran i, a més, era la zona on se situava l'activitat agrícola de la ciutat (PASCUET, 2004). Així doncs, no hi ha un planejament ordenat ni un projecte d'eixample sòlid i majoritàriament, el creixement és espontani i desordenat.

A partir de l'arribada del tren -el 28 d'octubre del 1877- el recinte emmurallat deixa de ser el centre de la ciutat i es desenvolupa molt el barri pròxim a aquesta nova infraestructura fent créixer Figueres en aquella direcció.

A partir de la dècada del 1870 se substitueix totalment la reconstrucció de l'arquitectura medieval tardana per la reconstrucció de nova planta. Aquesta nova perspectiva es farà seguint les bases que s'han acordat a partir de les ordenances municipals del 1850 -subtilment modificades el 1886-, les quals acorden “una alçada mínima de baixos i principal, i una alçada màxima de baixos i quatre pisos amb l'alternativa de baixos, entresòl i tres pisos; una fixació de les alçades mínimes de plantes de 3,80 m per als baixos i decreixent per a cadascun dels pisos; una concreció dels guixos mínims per a les parets de façana segons els nivells de les plantes i els materials emprats de des 60 cm amb paredat i 45 amb carreus o rajols per als baixos, fins a 45 i 30 cm respectivament, per a les més altes; una regulació detalladíssima de totes les volades o sortints de balcons i cornises segons les alçades o nivells dels pisos i segons les amplades dels

carrers; l'exigència d'un sistema constructiu normalitzat de carreus de pedra o rajols aplanats per a les cornises i de llosanes de pedra i baranes de serralleria o fosa per als balcons; l'obligació que les comunes tinguin connexió a claveguera, i l'obligació de construir al davant de cada una vorera normalitzada" (FALGUERES, SANTALÓ, 2007, pp. 19-20).

Amb detallada explicació de com havien de ser els edificis de la nova Figueres del segle XIX es volia posar èmfasi en la creació d'una ciutat hegemònica, moderna i ordenada. Tot i això, cal esmentar que l'estil dels edificis i el tractament superficial de les façanes eren aspectes que els propietaris i els arquitectes podien escollir lliurement. Així doncs, el que es pretenia durant aquesta dècada i les que faltaven per acabar el segle XIX no era la construcció d'edificis espectaculars sinó la creació de molts habitatges per anar formant la ciutat coherent, moderna i ordenada que s'esperava amb tantes ganes (FALGUERES, SANTALÓ, 2007).

El fet transcendent en tot aquest procés de reconstrucció del model urbà va venir impulsat per l'arribada del ferrocarril. En paraules textuais del mestre d'obres Joan Papell i Llenas, "lo que más transformó el ser y estado de la población fue el emplazamiento de la estación de ferrocarril" (PASCUET, 2004, p. 31).

Aquest fet causà que la centralitat de la vida quotidiana dels figuerencs es traspassés del nucli medieval -dins l'antic recinte emmurallat- fins a la zona més pròxima a l'estació. Aquesta nova infraestructura, juntament amb les vies, causarà un rebombori dins el medi natural de les afores de la ciutat en aquesta zona. A més, serà la causa del desenvolupament de l'eix industrial que s'emplaçarà al seu voltant amb la instal·lació de grans naus i magatzems.

El mateix Joan Papell i Llenas fa, a partir del 1878 i fins al 1891, diferents propostes urbanitzadores per tal de realitzar un pla d'eixample per ordenar i regular les diferències demogràfiques que hi havia entre els diferents sectors de la ciutat.

D'altra banda però, Papell i Llenas rectifica el 1885 els seus plantejaments inicials i esmenta que l'arribada d'aquest mitjà de comunicació podria haver aportat un balanç de població negatiu i comercial en proporció al que havia tingut la comarca, sobretot la població duanera de Portbou (FALGUERES, SANTALÓ, 2007). Això és a causa que dos anys més tard de l'arribada del tren a la ciutat, s'allarga la via ferroviària fins a la frontera francesa.

Una petita reforma urbanística que es duu a terme durant el juliol del 1877 és la col·locació de voreres als carrers Ventalló, Rutlla, Vilafant i Caamaño de la ciutat. L'ajuntament té la voluntat d'aconseguir que tota la ciutat disposi de voreres a curt termini ja que és un factor bàsic per la seguretat però també per higiene i comoditat pels vianants³.

d) Les dècades del 1880 i 1890: la projecció dels grans eixamples

Després de l'arribada del ferrocarril i els canvis urbanístics que això comporta, la ciutat de Figueres havia començat a disposar d'un nivell destacat dins l'àmbit català i, per això, l'administració pública comença a preocupar-se per dur a terme l'elaboració d'un projecte de reforma complet i radical amb la creació d'una eixample. Tot i que hi ha bona voluntat apareixen greus problemes econòmics ja que l'ajuntament no disposa dels recursos necessaris per tirar-ho endavant (PAPELL I LLENAS, 1894).

Mancava un plànol detallat de la ciutat completa que servís com a base cartogràfica per dissenyar l'homogeneïtzació del procés d'expansió. Tot i això, cal esmentar que hi havia petits projectes i obres publicades que aportaven dades útils per servir de base als projectes nous de construcció, els quals s'esmenten més endavant.

El que preocupa a Joan Papell i Llenas i als patricis il·lustres figuerencs -els quals eren els qui tenien la capacitat econòmica per realitzar projectes de construcció- era la barrera física insuperable que feia la fortificació del Castell de Sant Ferran.

A causa d'aquest impediment, no es pot realitzar una expansió equitativa per totes les direccions -nord, sud, est i oest- com es desitjaria per tal que la vila medieval quedés situada al cor de la nova superfície de la ciutat. Si s'observa el que publica Joan Papell a l'any 1891 -*Plano de la ciudad de Figueras y su reforma dedicado a M. I. Ayuntamiento* (Figura 5)- es veu clarament com el casc antic queda situat en un racó.

Amb aquesta reforma, Joan Papell i Llenas projecta una gran plaça davant de la nova estació de ferrocarril, la qual ha de mostrar tots els signes de modernitat que vol adquirir Figueres. Aquesta nova obra té com a objectiu permetre un espai d'esbarjo als ciutadans i a l'hora ser un centre neuràlgic pel comerç, degut a la seva bona situació.

Aquesta plaça però, no només vol ser un referent pels figuerencs, sinó que també ha d'esdevenir la carta de presentació de la ciutat per tots aquells visitants que arribin amb

³ AMFi, Libro de actas, sesión del 3-7-1877.

el ferrocarril. Per això, es vol eixamplar la seva entrada per la carretera de Roses amb dues grans avingudes arbrades que la rodegen -les quals encara hi són presents- (PAPELL I LLENAS, 1894).

Aquesta nova zona també es va desenvolupar a partir de la millora de carrers destacats, com el que connectava el carrer de la Pilota Vell amb el de Blanch o el carrer Progrés en substitució del camí que comunicava la ciutat amb el cementiri i que ara es veia tallat per la nova estació. A tots ells se'ls pretén fer més amples, regulars i, en la majoria d'ells, s'hi planten arbres com a símbol de modernització. Tot i això, l'autor critica que foren pocs els projectes que proposa i que realment s'acaben duent a terme (PAPELL I LLENAS, 1894).

El mateix mestre d'obres explica que a finals del segle XIX ja s'ha aconseguit posar voreres a gairebé tots els carrers del casc antic de la ciutat i la il·luminació elèctrica ja era present als carrers més centrals de la ciutat.

Tot i això, cal recordar, com s'ha comentat abans, que el 1880 la ciutat ha aconseguit arribar als 12.000 habitants, però la crisi econòmica causada per la plaga de la fil·loxera i la crisi agrària faran que la ciutat perdi població i no en recuperi fins al 1910 (SANTALÓ, 1999).

e) La fortalesa del Castell de Sant Ferran i la seva zona polèmica

La fortalesa del Castell de Sant Ferran és un dels elements claus que s'han de tenir presents a l'hora de parlar del desenvolupament i l'evolució urbana de la ciutat de Figueres al llarg d'aquests darrers segles, sobretot a la segona meitat del segle XIX. Cal tenir present que la legislació d'aquestes dècades deixava clar que el Cos d'Enginyers Militars tenia el permís exclusiu per elaborar els plànols de les fortificacions i de les zones que l'envoltaven (VILLANOVA, 2014).

Amb el Tractat dels Pirineus -1659- la comarca de l'Alt Empordà passa a ser un lloc fronterer i, per aquest motiu, es creu necessària la construcció d'una gran ciutadella que pugui allotjar un nombre important de militars per tal d'estar preparats per possibles atacs per part de França. La construcció es van iniciar al 1753 i, al 1766 s'inaugura oficialment la fortalesa del Castell de Sant Ferran, tot i que les obres s'allargaran uns anys més (MORENO CHACÓN, 1995).

A la ciutat de Figueres, com totes les ciutats que tenien aquest caràcter militar i defensiu, encara era considerada una plaça militar. Aquest fet feia que hi hagués

limitada una zona al voltant de la muralla anomenada *zona polèmica*⁴, que impedia que s'hi aixequessin construccions per tal de facilitar el transport i impedir que els atacants tinguessin avantatge (MAS HERNÁNDEZ, 2003).

Es volia evitar que les noves construccions fossin un impediment per a les tasques militars i per a la seguretat de la fortificació i de la ciutat. Aquest fet, lògicament, era un detonant i condicionant de primer ordre pel creixement i el desenvolupament urbà d'aquestes ciutats (MURO, 1990 cit. a VILLANOVA, 2014; MAS HERNÁNDEZ, 2003).

En aquest cas concret, la influència militar respecte les edificacions urbanes es diferenciava en tres graus. El primer es referia a la franja de 400 metres a partir del mur exterior de la fortificació i es prohibia totalment l'edificació. El segon comprenia una franja de 350 metres a partir de l'anterior on només hi era permesa la construcció d'edificis d'una sola planta de fusta o ferro. Finalment, la tercera franja era de 400 metres més a partir de l'anterior, on s'hi podien construir edificis d'un sol pis amb uns de 14 centímetres i una altura màxima de 5 metres. També cal esmentar que dins aquesta *zona polèmica* s'hi explotaven pedreres de les quals se'n va prohibir l'ús (BERNILS, 1975).

Tenint en consideració les reials ordres que es van elaborar per crear els plànols geomètrics per alinear els carrers de les ciutats, cal citar que aquests no es podien aplicar a aquestes *zones polèmiques* i per això, es van dictar la Reials Ordres del 3 de novembre del 1848 i del 13 de març del 1849 per establir les lleis per com s'havien de realitzar els plànols geomètrics en les places fortes (VILLANOVA, 2014). Segons aquestes ordenances, el Cos d'Enginyers Militars tenia exclusiva del “elevamiento de planos de las fortificaciones y de la zona militar exterior e interior [...] para que estos trabajos no tengan publicidad ni se extiendan fuera de las autoridades militares el conocimiento del verdadero estado de sistema defensivo de cada plaza” (BACARDÍ, 1886, p. 237 cit. a VILLANOVA, 2014).

Tot i això, com que es creia que era fonamental que es pogués modernitzar la ciutat i fer-la més adequada a les noves necessitats, hi havia algunes condicions per tal que els ajuntaments poguessin desenvolupar els plànols geomètrics sense posar en perill la

⁴ “Las zonas militares, llamadas también defensivas, polémicas o tácticas, son fajas de terreno paralelas a las fronteras o a los muros de las plazas de guerra o puntos fuertes, en las que el ramo militar, después de oír al cuerpo de ingenieros, establecer ciertas servidumbres, con objeto de asegurar la mejor defensa del Estado” (BOSCH, 1881 cit. a MAS, 2003).

seguretat de la plaça forta ni distorsionar les funcions dels militar. No es podia realitzar cap operació geomètrica de cap zona del recinte fortificat ni de les 1.500 vares de la seva zona tàctica. Gràcies a aquestes condicions, els Cos d'Enginyers Militars tenia el dret exclusiu de crear els plànols de la fortificació i de la seva zona militar (BACARDÍ, 1886 cit. a VILLANOVA, 2014).

Dit això, el cas de la Fortificació del Castell de Sant Ferran no va ser una excepció. Si es fa un repàs de les obres cartogràfiques de la ciutat de Figueres al llarg del segle XIX, hom se n'adona que la tasca del Cos d'Enginyers Militars va ser extensiva i es troben alguns exemples de la cartografia de les places fortes que es van realitzar durant aquestes dècades.

4. BLOC II: CARTOGRAFIA HISTÒRICA DE FIGUERES: JOAN PAPELL I LLENAS

4.1 Plànols anteriors a la primera proposta de reforma que cartografia Joan Papell i Llenas

Tant el monarca Ferran VI com Carles III van acordar amb els militars que en aquell moment controlaven la fortalesa del Castell de Sant Ferran i l'administració pública, que la vila de Figueres només podia créixer per la part Meridional i Oriental, on se situava el Convent dels Caputxins. Aquest fet es devia a què l'ampliació de la ciutat no podia representar una molèstia per a la fortificació. Els dos monarques manaren a l'ajuntament l'elaboració d'un *Plano de la Villa* per tal de controlar totes les obres que es duïen a terme en aquesta *zona polèmica* de la ciutat. És per això que al 26 de febrer del 1784, sota les acaballes del regnat de Carles III, l'ajuntament encarrega al Exmo. Sr. Conde de Gausa l'elaboració del *Primer plano que se formó de la villa construida por los ingenieros militares en armonía con la táctica militar que regia sobre las plazas de guerra*. Cal dir que no és un plànol complet de la ciutat, sinó que detalla els límits fins a on es permetia edificar a la zona del Rech Arnau. Tot i això, a banda de garantir que no s'edifiqui allà on no era permès ja mostra un cert interès per establir un mínim d'harmonia a les zones de nova construcció i un ordre pels nous carrers que es formin (PAPELL I LLENAS, 1894).

El segon plànol, el qual data del 15 de maig del 1832, també és parcial i fa referència a *La pieza de tierra que posee D. Antonio Puig de Santa Leocadia en la calle Vilafant*. Fou elaborat pel Sr. Comandante de Ingenieros de la Plaza de San Fernando juntament amb l'administració pública. En aquest plànol s'hi detalla la zona de ponent del carrer de Vilafant, el de Sant Lluís Gonzaga, el de Sant Esteve, el carrer del Príncep i el carrer de Rodes, aproximadament. En aquest plànol s'hi veuen marcades les *líneas de mil y quinientas varas*, les quals limitaven la zona on es podia edificar (PAPELL I LLENAS, 1894).

El mes de juliol del 1855 apareix el *Tercer plano de la villa de Figueras* elaborat per l'arquitecte municipal juntament amb el mestre d'obres del Castell de Sant Ferran d'aquell moment. El seu objectiu principal era posar les bases per la construcció de voreres als carrers més importants de la ciutat. En aquest plànol, ja més complex, cal destacar dos aspectes que criden l'atenció. Per una banda apareix el cobriment de la

riera de Galligans des del carrer Lasauca fins a la plaça del Sol i per l'altra trobem cartografia del futur emplaçament de l'estació de ferrocarril.

Un altre plànol que cal destacar és el que elabora l'arquitecte municipal Josep Roca i Bros el 20 de juliol de l'any 1859. Aquest s'anomena *Plano de la villa de Figueras* (Figura 1), està realitzat a una escala de 500 peus = 109 mm i té unes dimensions de 71,5 x 107,5 cm. Està orientat cap al nord i està fet amb una sola tinta. Hi apareix representada la trama urbana de l'interior del recinte emmurallat de la ciutat.



Figura 1: Plano de la villa de Figueras, 1859. Realitzat per Josep Roca i Bros⁵.

⁵ Veure a Castells Llabaneras *et alii* (1994, pàg. 138).

Finalment, al 1878 el mestre d'obres José Cordomí Bosch presenta a l'ajuntament un plànol de la ciutat de Figueres. Aquest conté una reforma i algunes modificacions que l'autor considera importants. L'ajuntament, a la sessió del 30 d'abril del 1878 “acuerda aceptarlo dando gracias a dicho señor y que pase a examen de la Comisión segunda”⁶.

Així doncs, fins a la segona meitat del segle XIX, la ciutat de Figueres no disposa d'una cartografia tant completa ni detallada com seria necessària del conjunt de la ciutat per falta de recursos econòmics per part de l'ajuntament. A més, gairebé la totalitat dels plànols que es troben sobre aquesta ciutat fins a la dècada del 1850 són de caire militar -tret d'aquestes excepcions puntuals que s'han comentat- on s'hi cartografia la fortificació del castell de Sant Ferran.

Alguns exemples per il·lustrar aquesta tipologia de cartografia són el *Plano de la plaza de San Fernando de Figueras*, el qual fou elaborat el 14 de juny del 1847 pel Cuerpo de Yngenieros del Ejercito⁷ o el *Plano de la Plaza de San Fernando y villa de Figueras levantado por el Capitán del Cuerpo [de Ingenieros del ejército] D. Francisco Valle y Magens para la demarcación de las tres zonas promovidas en la Real orden de 10 de Septiembre de 1856 e instrucciones que la acompañan*. Data del 19 d'agost del 1857 i és un dibuix a ploma amb tintes de color sobre paper⁸.

Tot i això, com ja s'ha esmentat, aquesta cartografia no sempre estava a l'abast dels ciutadans, ja que es volia mantenir només com a ús exclusiu pels militars per tal de preservar l'organització de la fortalesa i mantenir-ne la seguretat.

Aquesta situació no és exclusiva de la capital de l'Alt Empordà sinó que es repeteix a moltes ciutats petites i mitjanes on les administracions públiques disposen de pocs mitjans. Aquest fet és un problema greu ja que, tot i que es disposen de treballs impulsats per particulars realment interessants que aporten dades valuoses per utilitzar com a base per a nous projectes d'edificació, no hi ha un treball cartogràfic acurat i que sigui homogeni per a tota la ciutat.

⁶ AMFi, Libro de Actas, sesión del 30-4-1878.

⁷ Veure a Castells Llavaneras *et alii* (1994, p. 134).

⁸ Veure a Castells Llavaneras *et alii* (1994, p. 136).

4.2 Biografia de Joan Papell i Llenas

Joan Papell i Llenas (Figueres, 1835 o 1838 - 25 de maig del 1899) és fill de Pau Papell Pujol -mestre d'obres- i Catalina Llenas Maurici, nascuda a Figueres com el seu marit. La seva dona fou Jacinta Camillo Soldevila, filla de Granollers (Figura 2).

Es forma a l'Escola de Belles Arts de Barcelona, en la primera promoció d'agrimensors d'aquest centre, llicenciant-se l'any 1853. Posteriorment, segueix la seva formació a la mateixa escola per tal d'obtenir el títol de Director de Camins Veïnals i Canals de reg i, al 1855, el de Mestre d'obres (PEDROSA GARGOT, 2009).

La seva activitat professional es desenvolupa sobretot a l'Alt Empordà i a les comarques més immediates essent mestre d'obres en diferents edificis destacats de la ciutat però també elabora diversos treballs estadístics. Aquesta afició li ve atorgada per la nissaga de mestres d'obres figuerencs a la qual pertany, ja que des d'inicis del segle XIX, tant el seu avi, Narcís Papell, com el seu pare, Pau Papell, exercien de mestres d'obres municipals entre els anys 1836 i 1842 (NADAL, BRUGUEÑO, 2008).

Fou urbanista i pèrit agrícola i segueix el camí del seu pare, creant un despatx a Figueres anomenat Centro Facultativo Artístico e Industrial. Els seus anys més destacats són el darrer terç del segle XIX, temps que ocupa el càrrec de “zelador municipal de Policia Urbana” de Figueres (PEDROSA GARGOT, 2009).

Papell i Llenas també fou un personatge destacat dins l'àmbit polític de la seva ciutat natal durant el període comprès entre els anys 1877 i 1879 com a regidor del Partit Liberal. Tot i això, aquesta trajectòria professional es va acabar després de dos episodis compromesos amb la justícia. Per això, l'any 1896 va sofrir una condemna per falsedat de documents i va ser condemnat a una pena de presó de tres anys i sis mesos (PEDROSA GARGOT, 2009).

L'1 de juliol del 1877, mentre estava dins l'ajuntament, s'ofereix a fer gratuïtament totes les tasques encomanades a l'arquitecte municipal⁹, ja que durant el període que està a l'ajuntament, la figura d'arquitecte municipal no està ocupada per ningú i ell serà l'encarregat d'elaborar les tasques que anaven destinades a aquest càrrec.

En aquells moments fou un personatge qualificat com a urbanista ja que és l'autor de dos plànols notablement importants on s'exposen diferents reformes per a la seva ciutat. El primer s'anomena *Plano de la ciudad de Figueras y su reforma* (1878), el qual

⁹ AMFi, Libro de Actas, sesión del 1-6-1877

realitza mentre és conseller de l'ajuntament, i el segon és el *Plano de la ciudad de Figueras y su reforma dedicado a M. I. Ayuntamiento* (1891). D'aquest darrer també cal destacar la publicació del llibre *Itinerarios para viajeros y excursionistas del Alto Ampurdán y zona marítima de la provincia de Gerona* (1894).

Cal destacar també la seva intervenció en disseny i la construcció de dos dels edificis més simbòlics, encara actualment, d'aquesta ciutat: la Casa Genover (1875) i l'Asil Vilallonga (1877), el qual encara està en ple funcionament.

Com a cartògraf, també elabora plànols geomètrics parcel·laris encarregats per diferents ajuntaments. Amb la instauració del sistema tributari dels amirallaments, era important que els municipis disposessin de plànols que designessin el padró de béns de la seva població per tal d'inventariar les propietats i fer un repartiment més just entre els contribuents de la càrrega administrativa¹⁰. Joan Papell i Llenas s'encarrega d'elaborar els de Besalú (1865), Esponellà (1865), Vilert (Esponellà, 1864), Centenys (Esponellà, 1865), Navata (1864), Canelles (Navata, 1864), Salt (1865), Mieres (1885) i els de Briof, Falgons, Sant Martí de Campmajor i Ventajol (tots quatre dins el terme municipal de Sant Miquel de Campmajor, 1883). També elabora els de Crespià i els de Maià de Montcal però no se'n sap la data. Finalment, també cal destacar que va elaborar, conjuntament amb Francisco Cels, el pla de regadiu anomenat *Llanos del Ampurdán*, amb el qual es pretén elaborar un projecte amb l'objectiu de captar aigües del riu Fluvià i fer-les arribar a la Muga (BRUGUEÑO, NADAL, 2008). A més, publica al 1859 l'obra *Tratado completo de dibujo topográfico* que resultarà exitosa i posteriorment, al 1888, aconsegueix el premi *Rubau-donadeu* al *Certamen Científico-Literario* per la descripció tant acurada que fa de la comarca de l'Alt Empordà en el llibre *Itinerarios para viajes y excursiones precedidos de la descripción geográfica, historia descriptiva, topográfica y estadística de la ciudad de Figueras y pueblos del Alto Ampurdán*.

En alguns documents del segle XIX, com ara a la introducció del propi llibre *Itinerarios para viajes y excursiones del Alto Ampurdán*, es defineix Joan Papell i Llenas com a cavaller de primera classe de l'ordre militar. En aquest mateix document se'l qualifica com a mestre d'obres, pèrit agrònom i director de camins veïnals i canals de reg, entre altres professions.

¹⁰ <http://maiadosquers.blogspot.com.es/2013/06/joan-papell-i-llenas-geometra-empordanes.html>



Figura 2: Joan Papell i Llenas amb la seva esposa¹¹. Font: AMFi.

4.3 La relació de Joan Papell i Llenas amb la ciutat de Figueres

Joan Papell i Llenas no és un figuerenc que hagi passat desapercbut al llarg de la història de la seva ciutat natal. Realitza diferents projectes sobre edificis emblemàtics de la ciutat i és el responsable d'elaborar els dos plànols de les reformes urbanes que es duen a terme a Figueres entre la dècada del 1870 fins a les acaballes del segle XIX.

A més, a part de ser polític de la ciutat, ja prové d'una família emblemàtica i reconeguda en l'àmbit dels arquitectes i mestres d'obres de la capital de l'Alt Empordà.

Joan Papell i Llenas, com a metre d'obres i figuerenc reconegut, aporta la seva opinió en un obra transcendental per a la seva ciutat natal: la creació de La Rambla tal i com es troba en l'actualitat. Les seves propostes se centren en les noves àrees de creixement

¹¹ A l'AMFi no se sap la data ni es pot afirmar amb certes que són ells dos ja que és la única imatge que s'ha aconseguit trobar i no es pot contrastar amb cap altra. Tot i això, a la part posterior de la fotografia hi ha el nom del mestre d'obres esmentat.

-sobretot a la plaça de l'Estació o la creació de zones arbrades als carrers, entre altres- i es posiciona com a partidari de què el cobriment de la Riera ha estat una bona opció.

A més, proposa, amb el de l'eixample del 1891, una plaça a la part baixa de La Rambla on s'hi haurà d'instal·lar un monument dedicat a l'il·lustre figuerenc Narcís Monturiol (PAPELL I LLENAS, 1894).

Així doncs, amb aquestes participacions en l'evolució urbana de les obres de la ciutat de Figueres es pot afirmar que el mestre d'obres esmentat encara actualment és reconegut pels figuerencs amants de la història i de l'arquitectura de la capital empordanesa (PADROSA I LLENAS, 2009).

4.4 Els plànols de Joan Papell i Llenas

El mestre d'obres realitza molts treballs cartogràfics, artístics i literaris, però els més interessants des de la perspectiva d'aquest estudi són els tres plànols que aixeca sobre la ciutat de Figueres.

El primer, anomenat *Plano de la ciudad de Figueras y su reforma* (1878) (Figura 4) té una mida de 33 x 48 centímetres i està orientat cap a l'oest, al contrari dels altres dos. Hi ha representada una escala gràfica, la qual és de 1/5.000. És d'un sol color i és un dibuix a ploma amb tinta xinesa sobre el paper. A la seva llegenda s'hi observen unes línies gruixudes de color negre que representen la línia del ferrocarril, unes de més primes del mateix color, representant el perímetre fortificat i finalment apareix el símbol de la C per indicar els carrers i una P per indicar les places. A més, s'hi poden veure un seguit de números, els quals representen cada un quelcom representatiu de la ciutat. Els números 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12 i 18 indiquen l'emplaçament de torres de la fortificació, el número 5 i 8 són *bateries*, el 14 fa referència a una església parroquial, el 15 al teatre, el 16 a la peixateria, el 17 a la casa municipal, el 18 a l'institut de secundària, al 19 a l'hospital, el 20 representa el rentador i l'escorxador públics, el 21 la fàbrica de gas, el 22 la presó i el 23 un convent de monges.

El segon plànol que elabora Joan Papell s'anomena *Plano de la ciudad de Figueras y su ensanche dedicado a D. José Rubau y Donadeu por el autor*, publicat l'any 1888 (Figura 3). Les seves mides són de 100 x 160 centímetres, està orientat cap a l'est i no té especificada cap escala. És un plànol d'un sol color i no s'hi representa cap llegenda. A més, cal esmentar que destaca també alguns edificis públics però pel mal estat en què es troba actualment ja no es poden identificar. No és un aixecament d'un nou plànol de la

trama urbana ja que és molt més simple i no s'ha trobat cap informació que en faci referència ja que es creu que és simplement una dedicatòria al personatge polític José Rubau.

José Rubau Donadeu i Corcellés (Figueres, 1841 - Madrid 1916) fou un polític i escriptor català que a partir del 1858 simpatitza amb el Partit Democràtic. A mesura que passen els anys però, es decanta cada vegada més cap al corrent republicà, fins i tot fou assessor d'Estanislau Figueras (1819-1882) mentre fou president de la Primera República Espanyola el 1873. Posteriorment, va donar suport al Partit Demòcrata Possibilista presidit per Emilio Castelar. Tot i això, quan aquest partit es va integrar al Partit Liberal Fusionista, el 1898, va passar a formar part de la Fusió Republicana de Nicolás Salmerón¹².

Cal recordar que Papell era membre del Partit Liberal i l'altre seguia les idees del Partit Democràtic, per tant, els dos figuerencs pertanyen a dos partits que no tenien una ideologia totalment oposada ja que els dos eren progressistes i liberals.

La dedicatòria d'aquest plànol no està confirmada en cap de les fonts consultades però cal recordar que durant l'any 1888 se celebra a la ciutat de Figueres el *Certamen Científico-Literario*, en el qual, com s'esmenta més endavant, Papell rep un premi per part de Rubau de 1.000 pessetes per l'obra *Itinerarios para excursiones y viajeros del Alto Ampurdán* -publicat definitivament uns anys més tard, juntament amb altres treballs, plànols i mapes de la comarca i rodalies-. Podria ser que per aquest motiu, com a mostra d'agraïment, el mestre d'obres dediqués el plànol esmentat al seu company.

Un cop aclarit aquest aspecte i tornant amb el plànol pròpiament, cal esmentar que agafa com a base cartogràfica de referència la que el mateix Papell utilitza en el plànol publicat al 1879 i no té un caràcter institucional, ja que no apareix a cap font d'informació ni a cap dels llibres d'actes de l'ajuntament. És doncs, una simple descripció de com era la ciutat en aquell moment i una dedicatòria.

Tot i això, és un treball interessant perquè s'hi pot observar que s'hi inclouen algunes de les reformes que ha publicat en el plànol del 1878 i algunes de les noves propostes que l'autor inclourà dos anys més tard en el plànol sobre la ciutat de Figueres que aixeca al gener del 1891.

¹² Pedrosa Gargot, 2009 i http://ca.wikipedia.org/wiki/Josep_Rubau_Donadeu_i_Corcell%C3%A9s.



Figura 3: Plano de la ciudad de Figueras y su ensanche dedicado a D. José Rubau y Donadeu por el autor, 1888. *Elaborat per Joan Papell i Llenas*¹³.

¹³ Veure a Castells Llabaneras (1994, p.154).

El tercer treball, anomenat *Plano de la ciudad de Figueras y su reforma dedicado a M. I. Ayuntamiento* (1891) (Figura 5) mesura 54 x 75 centímetres i està orientat cap a l'est, com l'esmentat anteriorment. Conté una escala gràfica d'1/5.000 i és de dos colors: en negre hi trobem les edificacions ja existents i en vermell apareixen cartografiades les reformes que el mestre d'obres proposa.

Pel que fa a la llegenda, apareix representada amb una línia prima de color negre la *Primitiva villa de Figueras*, amb una línia més gruixuda però del mateix color el recinte fortificat durant la darrera guerra carlista, mentre que amb símbols de diferents formes però tots de color negre hi són cartografiades les torres de la fortificació -tant les existents actualment com les que ja estaven ensorrades-, les *bateries* i les fonts de la ciutat. Amb línies gruixudes de color negre hi ha dibuixats els passeigs o camins arbrats i, amb el mateix dibuix de símbol però de color vermell, els passeigs o camins arbrats que es volen construir. Les línies vermelles fines representen els carrers i les illes de cases que es volen construir amb aquesta reforma.

Finalment, en aquest darrer plànol apareixen destacats tot un seguit d'edificis públics de la ciutat de Figueres. Aquests estan enumerats i són els següents: 1. la Fàbrica de gas, 2. l'Escorxador, 3. el Rentador, 4. el Convent de les *Hermanas de la Presentación*, 5. Asil Vilallonga, 6. l'Hospital civil i militar, 7. la Capella de *S. n. Baudilio*, 8. l'Audiència del criminal, 9. el Saló de ball -el qual era l'antiga casa del Governador-, 10. la Presó del Partit, 11. l'Església i Convent de les *Hermanas de la Caridad de S. n José*, 12. l'Església i Convent dels Fills de Maria Escolàpies, 13. la Caserna o l'Ex-convent dels Caputxins, 14. Església i Convent de les Esclaves del *Imaculado corazón de Maria*, 15. la Capella de *S.n Sebastian*, 16. l'Església Parroquial, 17. la Capella de *N.tra S.ra de los Dolores*, 18. el Teatre, 19. la Peixateria, 20. l'Església i el Convent de la *Divina Providencia*, 21. l'Institut de secundària 22. el Jutjat de primera instància i d'instrucció, 23. les Cases consistorials, 24. el Col·legi públic de nenes del Districte Nort, 24. el Col·legi públic de les nenes del Districte Sud, 26. l'Administració subalterna de Hisenda del Partit, 27. l'Administració de loteries, 28. el Registre de propietat, 29. la Comandància de Carabiners, 30. el monument a Monturiol, 31. la Casa i la Caserna de la Guàrdia Civil, 32. els Bombers, 33. el Laboratori municipal, 34. el Casino menestral, 35. el Centre catòlic 36. el Liceu de Figueres, 37. el Casino figuerenc, 38. l'*Erato*, 39. la nova Plaça del Gra 40. el Cementiri, 41. el Mercat de gra vacuum, cabaler, mular y d'ases 42. el Mercat del bestiar llaner, cabró y de porcí, 43. la Plaça Triangular, 44. la Porta del

Sol, 45. la Plaça del Teatre, 46. l'antiga Plaça dels Monges i 47. la Plaça de l'Escorxador.

A continuació s'entra detalladament a explicar perquè Joan Papell i Llenas va projectar els plànols del 1878 i el del 1891, en quines circumstàncies apareix i quines reformes hi apareixen.

a) *Plano de la ciudad de Figueras y su reforma (1878)*

L'any 1878 la ciutat de Figueres ja ha patit un dels seus canvis més impactants al llarg de la segona meitat del segle XIX: l'arribada de la línia del ferrocarril i l'establiment de l'estació -1877-.

Joan Papell i Llenas, en aquell moment totalment vinculat a l'administració pública de la ciutat com a regidor del Partit Liberal, s'havia ofert a fer gratuïtament les tasques de l'arquitecte municipal, com s'ha comentat. Aquest títol estava vacant després que es fes fora el que hi havia hagut anteriorment, Joan Gran, per no complir de manera apropiada algunes de les tasques que se li varen encomanar¹⁴.

El dia 16 de maig del 1877 es reuneixen el tinent d'alcalde d'aleshores, Juan Galter, amb Joan Papell i Llenas, entre altres, per tal de discutir i acordar com s'ha de desenvolupar el tema de l'obertura i l'alineació de les places i els carrers de la ciutat. A més, serà en aquesta trobada quan es proposa com s'ha de projectar l'eixample de la població.

Les resolucions que es fan sobre l'eixample i l'alineació dels carrers són les següents:

- La plaça dels Monges haurà de ser perfectament quadrada i es construïran pòrtics al costat que mira a orient, o sigui, on existia abans el carrer *Juego de la Pelota*.
- L'amplada de la carretera de Roses serà el doble de l'actual, des de la plaça dels Monges a la de l'Estació, formant al costat nord tres metres i nou metres al costat sud des de l'aresta de la cuneta de la citada carretera.
- El carrer Méndez Núñez tindrà una amplada de deu metres fins empalmar amb la prolongació del carrer de Sant Llätzer.
- La prolongació del carrer de Sant Llätzer tindrà deu metres també d'amplada formats pel costat sud a partir de la façana nord fins a la plaça de l'Estació.

¹⁴ AMFi, Libro de Acta, sesión del 1-6-1877.

- Es projecta un carrer intermedi entre el carrer de D. Pere III i el de Sant Llàtzer, també de deu metres d'amplada, el qual, partint des del carreró que hi ha entre el Carrer Nou i els dos carrers citats, arribarà a la plaça de l'Estació pel costat nord i pel costat sud fins a formar cantonada amb el carrer de Ronda, el qual s'anomenarà Carrer de la Bateria.
- La prolongació del carrer de D. Pere III tindrà una amplada de deu metres formant-los a partir del costat sud.
- La prolongació al carrer Pujades tindrà també deu metres al costat nord. Els dos carrers últimament citats acabaran al carrer o passeig de Ronda.
- El carrer de Sant Antoni s'allargarà fins al Molí de D. Fran Moy amb la mateixa amplada que té a l'actualitat.
- El passeig o carrer de Ronda es construirà paral·lel a l'estacada de la plaça de l'Estació, a partir de la mateixa plaça amb una amplada de 12 metres.
- Es projectarà un altre carrer que, a partir de la cantonada del nord del Moli de D. Fran Moy, empalmi amb el carrer de Ronda, el qual tindrà una amplada de deu metres i s'anomenarà Carrer de la Indústria.
- Totes les cantonades i *boca-calles* seran amb xamfrà de sis metres.
- Els edificis que es configuren als costats que miren a l'est i al nord de la plaça de l'Estació hauran de ser uniformes i amb pòrtics, constituint-se els pòrtics d'igual amplada que els que es deixin substituir a la plaça dels Monges.
- La via que comuniqui la plaça dels Monges i la plaça de l'Estació s'anomenarà Via de Roses.
- Es projecta l'empalmament del carrer Blanch amb el del *Juego de la Pelota Viejo* a través del jardí de Da. Dolores del Puig de Fondevila i les cases contigües.
- La plaça de l'Estació haurà de tenir una longitud de 250 metres i 100 metres de latitud¹⁵.

Així doncs, aquesta proposta de reforma que acorda l'ajuntament al 1877 es veu clarament que aposta per l'alineació dels carrers i la modernització de la ciutat. El més adient, segons els responsables d'aquell moment, és allargar els carrers i ampliar-los per tal de millorar les comunicacions entre els diferents sectors de la ciutat. La creació de nous passeigs i carrers no és un tema transcendental en aquesta reforma ja que

¹⁵ AMFi, Libro de Actas, sesión del 16-5-1877.

simplement es creen quatre carrers o vies noves per tal de comunicar altres carrers més importants per a la ciutat.

Amb aquest es pretén cartografiar la nova proposta de reforma de la ciutat de Figueres tot apostant per la limitació del creixement de la trama d'illes edificades situades a l'est i al sud ja que al nord i a l'oest de la ciutat s'hi emplaça la fortificació del Castell de Sant Ferran i no es pot eixamplar cap aquella direcció.

És una obra molt interessant ja que cartografia com era la ciutat d'aquell moment i, a més, s'hi afegeixen les propostes que s'han de dur a terme per tal d'ordenar el creixement que es preveu que pateixi la ciutat durant el que queda de segle.

Si s'observa detalladament el plànol, es veu que apareix la primitiva vila de Figueras i el recinte fortificat de la última guerra carlina amb les seves respectives torres. Però com a fet innovador també hi incorpora la línia de ferrocarril i l'estació que acaba d'instal·lar-se a la ciutat.

La part més interessant però apareix dibuixada amb color vermell, color que representa les noves reformes que es proposen per a la ciutat de Figueres. Uns anys més tard, el mateix Joan Papell es considera satisfet perquè s'han dut a terme força de les reformes que es van proposar en aquest (PAPELL I LLENAS, 1894).



Figura

la ciudad de Figueras y su reforma, 1878 elaborat per Joan Papell i Llenas¹⁶.

¹⁶ Veure a Castells Llabaneras (1994, p. 146).

4: Plano de

b) Plano de la ciudad de Figueras y su reforma dedicado a M. I. Ayuntamiento (1891)

Joan Papell i Llenas, al gener de l'any 1891, elabora aquest plànol amb l'objectiu de tornar a cartografiar tota la trama urbana de Figueres, incloent el nou eixample i les ampliacions que es preveïen dur a terme en aquell moment. Així doncs, s'hi inclou l'expansió real de la ciutat, al màxim detallada possible, i les propostes puntuals que Joan Papell i Llenas creu que seria necessari que es duguessin a terme a la ciutat per tal de millorar les condicions de vida dels seus habitants i fer-la prosperar.

Cal esmentar que en cap dels llibres d'actes de l'ajuntament dels anys 1890 i 1891 es parla d'una nova reforma de la ciutat. L'única informació que fa referència a aquest plànol és una cita de la sessió del 10 de desembre del 1890 en la qual l'ajuntament agraeix la dedicatòria del plànol que Joan Papell els acaba de dedicar i reconeix que és un treball molt ben elaborat. En cap moment però s'esmenta si es tindran en consideració a curt o mitjà termini les reformes que proposa el mestre d'obres¹⁷.

Així doncs, aquesta falta d'informació fa pensar que les raons per les quals Papell aixeca aquest plànol són personals i no tenen cap vincle amb una reforma urbana proposada per l'ajuntament d'aquell moment.

Actualment, quan s'elabora un estudi sobre aquesta època, se sap que és una de les imatges més fidedignes de la ciutat de Figueres a finals del segle XIX. A grans trets, els temes urbans que s'exposen en aquest plànol són el descentrament del centre històric, la bipolaritat entre la plaça de l'Estació i el firal de les Rodes i la prolongació de carrers de nord a sud i l'extensió de la retícula fins a una ronda arbrada (SANTALÓ, 1999).

Gràcies al llibre *Itinerarios para viajeros y excursionistas del Alto Ampurdán*, escrit pel mateix mestre d'obres, en coneixem la seva història de manera força detallada. L'autor dedica una part notable d'aquest a parlar sobre les raons que l'han impulsat a elaborar aquesta obra cartogràfica tan laboriosa.

El plànol s'elabora en una situació en què l'autor qualifica com a preocupant, ja que la disposició de la ciutat en aquell moment podia crear problemes de salut als ciutadans. La disposició dels carrers no és l'adequada, ja que les condicions d'humitat, de temperatura excessiva, la poca ventilació i una gran massa de contaminació que s'hi produeix poden ser perjudicials per la salut dels figuerencs. Així doncs, es proposa continuar amb el procés d'alineació dels carrers i places de la ciutat per tal d'aconseguir

¹⁷ AMFi, Libro de actas, sesión del 10-12-1890.

una millora de la qualitat de vida dels ciutadans i, a més, modernitzar Figueres tot allargant l'eixample que hi havia en aquell moment.

A causa de l'èxit de les reformes que l'ajuntament proposa al 1878 i que es cartografien al plànol de Joan Papell, es presenten nous projectes respectant sempre les exigències i les privacions imposades per la fortificació militar del Castell de Sant Ferran i al màxim d'acord amb els interessos i demandes dels ciutadans de Figueres.

És interessant ja que cartografia al detall tot allargant els carrers i fent-los més amples. Cal esmentar que no es varia massa la seva orientació ni tampoc en crea gaires de nous, sinó que amb aquesta nova reforma simplement s'augmenta la dimensió de Figueres.

Segons les paraules textuais de Joan Papell i Llenas al seu llibre, aquest projecte pretén aconseguir fer prosperar Figueres per tal de “enlazar la nativa ciudad con la moderna villa” (PAPELL I LLENAS, 1894, p. 114).

A part d'eixamplar la seva dimensió també es realitzen rectificacions que la població reclamava per tal de donar més vida i prosperitat a aquells barris més marginals i es repensa l'estructura d'alguns llocs concrets per tal d'escurçar distàncies. Amb aquest, a més, s'il·lustren les reformes dutes a terme durant la segona meitat del segle XIX i es veu com l'antiga ciutat encaixada dins el recinte emmurallat deixa de ser el centre neuràlgic de Figueres i queda reduïda a un racó del nord-est d'aquesta. La reforma proposa una expansió quadriculada i ordenada de la ciutat cap a l'est i al sud, seguint els mateixos criteris que l'anterior reforma que havia proposat l'ajuntament l'any 1878.

Segons paraules textuais del mestre d'obres, el millor sistema per crear aquest creixement és el “mixto y diagonal, el radial y el cuadrangular, acortando notablemente las distancias, dejando las calles en direcciones variadas, de longitudes regulares y proporcionadas al desarrollo de la población, subdividiendo a ésta en cuarteles bien distintos por medio de anchas calles-paseos, dejando a las manzanas todo lo posible rectangulares, como lo exige la regularidad de los edificios sin caer en la monotonía del sistema puro rectángulo” (PAPELL I LLENAS, 1894, p. 114).

Així doncs, el que pretén a l'hora d'elaborar aquest és “trazar nuevas manzanas con fondo capaz de contener grandes patios y jardines propios de una ciudad agrícola cómo esta, regularizar las calles anchas con edificios que no sean altos en demasiada para que puedan recibir, aun en invierno, los beneficiosos rayos de sol a demás a pórticos corridos, cuando menos, los lindantes en alguna de sus plazas en beneficio del público

que haya abrigo en tiempos lluviosos, y le pone a cubierto de los rayos de sol en los ardores del verano” (PAPELL I LLENAS, 1894, pp. 197-198).

Aquests doncs, són els objectius principals, però els que proposa més detalladament són els que es desglossen a continuació. Primerament proposa el canvi de nom dels carrers de Gatillepis i Gitanos pels d'Álvarez de Castro i Tortellà respectivament. Ambdós canvis estan molt ben justificats per part del mateix mestre d'obres. Pel que fa al primer, en una de les cases d'aquest carrer neix un *manantial* anomenat Gatillepis, i per tal que no es perdi aquest nom es decideix que un dels nous carrers que es projectes s'anomenarà d'aquesta manera, però es creu més adequat que aquest carrer ja existent porti el nom del defensor de la ciutat de Girona -el qual va morir el 22 de gener del 1810 al castell de Sant Ferran-. Pel que fa al segon canvi, simplement fou una petició dels veïns (PAPELL I LLENAS, 1894).

Seguidament proposa una reforma que qualifica de primordial per la prosperitat i la modernització de Figueres. Aquest projecte és el cobriment de la riera de Galligans des del carrer Caamaño fins a la cantonada que en aquell moment rebia el nom de les Hortes de la Grau. Opina que és bàsic per la higiene de la ciutat i per la salut de les persones que l'han de travessar diàriament, ja que és un riu que porta gairebé sempre aigües putrefactes. Si es fa realitat aquesta proposta, s'aconseguirà una plaça al davant del què en aquell moment era l'escorxador, la fàbrica de gas i el rentaroba, una zona molt concorreguda de la ciutat, tant en aquelles dècades com a l'actualitat. A més, seria interessant perquè s'aconseguiria eixamplar tota la zona i allargar els carrers.

Una tercera reforma que proposa Papell i Llenas amb aquest plànol fou la creació d'un passeig cobert amb vidres que fes de nexa entre els carrers Blanch i *El juego de la Pelota Viejo*. Com s'ha comprovat posteriorment, aquest petit centre comercial al bell mig de la ciutat no es va dur a terme.

Amb la reforma del 1891, el mestre d'obres parla de la construcció de dos mercats per tal d'acollir qualsevol tipologia de bestiar. Cal tenir en consideració que la comarca de l'Empordà és molt agrícola i en aquells moment aquest sector comença a decaure. És per això que Joan Papell creu que la creació d'aquests emplaçaments serien ideals per tornar a reactivar la ramaderia. En el plànol surten cartografiats al davant de la Porta del Sol, al costat de la carretera de Besalú i per fer-ho factible es proposa la creació d'un seguit de carrers i camins adaptats al bestiar que condueixen fins aquests grans mercats.

Un altre aspecte a destacar del plànol són els camins arbrats -projectats o ja existents-. El mateix Papell destaca que aquesta característica era molt present a moltes de les ciutats europees que s'estaven expandint. La presència d'arbres suposa, pels entesos d'aquell moment, una millora de la higiene, ja que es defensava la idea de què purificaven l'aire, i a més, aportaven un toc de modernitat i de progrés a la ciutat. Joan Papell creu que la presència de passeigs arbrats a la ciutat de Figueres és un aspecte que “está destinado a desarrollarse hasta que no tengamos que envidiar nada en este punto a ciudades más populosas y a los países extranjeros más adelantados” (PAPELL I LLENAS, 1894, p. 206). Un darrer tema que preocupa especialment durant aquesta època és l'emplaçament del nou cementiri. En aquest plànol publicat al 1891 el trobem cartografiat a les terres que Papell anomena *Coll de Vilafant o ex-bateria*, és a dir, al costat est de l'estació del ferrocarril, al sud-est de la ciutat de Figueres.

A part d'aquestes noves propostes, al plànol apareixen unes línies de color negre que marquen *el perímetro de la fortificación durante la última guerra civil*. A més, estan cartografiades totes les torres que en aquell moment encara eren presents a la ciutat i les que havien desaparegut. Finalment, cal esmentar que no només s'hi dibuixen les propostes de les noves reformes, sinó que també apareixen cartografiades les remodelacions de l'antiga ciutat de Figueres. Els principals aspectes a destacar són l'alineació i la prolongació d'alguns carrers o l'ampliació i alineació de les places més significatives de la ciutat. Fins i tot, es pot apreciar la desaparició d'alguns carrers amb l'objectiu d'atorgar a d'altres més importància i amplitud dins el casc antic.

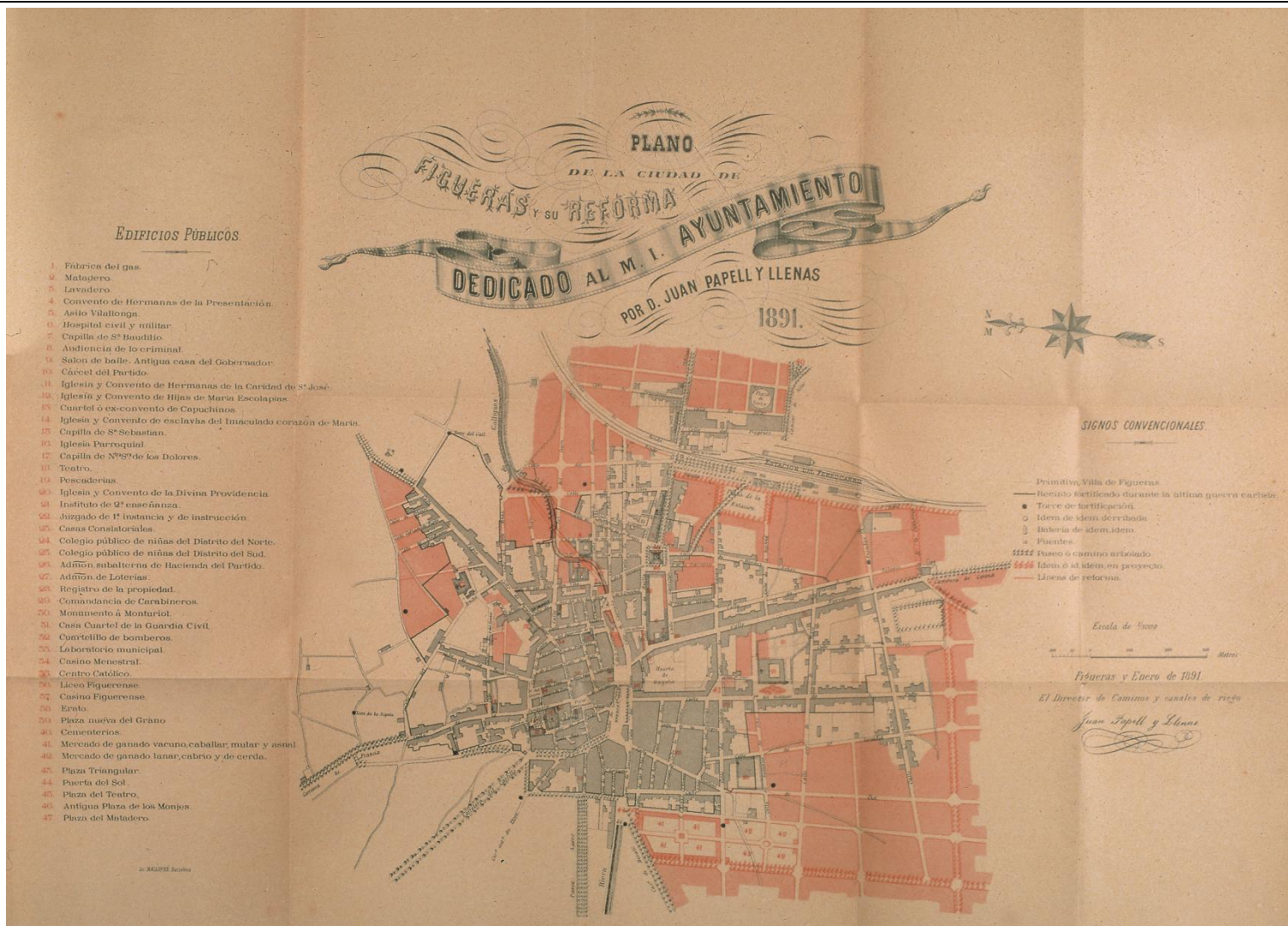


Figura 5: Figueres y su reforma dedicado a M. I. Ayuntamiento, 1891 aixecat per Joan Papell i Llenas¹⁸.

¹⁸ Font: AMFi

4.5 Altres treballs de Joan Papell

a) *Itinerarios para viajeros y excursionistas del Alto Ampurdán (1894)*

Una obra molt destacada de Joan Papell i Llenas és l'obra *Itinerarios para viajeros y excursionistas del Alto Ampurdán*. És un seguit de treballs de l'autor que es publiquen en un llibre el 1894. A més, és una obra dedicada a la Excel·lentíssima Diputació provincial de Girona, la qual l'accepta amb molt d'orgull i satisfacció, tal com s'indica en un pròleg de la mateixa.

En aquest llibre es fa una descripció geogràfica molt detallada de la comarca de l'Alt Empordà, on s'hi explica amb molt d'èmfasi el relleu de la zona -rius, muntanyes, llacs, el clima, les costes- i altres temes logístics i culturals, com ara les vies de comunicació, el comerç, la indústria o la religió. Aquesta monografia regional fou la que va ser presentada al *Certamen Científico-Literario* que se celebrà el 1888 a la ciutat de Figueres, en la qual José Rubau Donadéu li va concedir un premi de 1.000 pessetes.

A continuació s'hi adjunta el *Plano del Alto Ampurdán y la zona marítima de la província de Gerona*, juntament amb una descripció acurada del què s'hi pot veure i una justificació de perquè s'ha realitzat.

L'autor mateix comenta que s'ha realitzat una feina molt detallada sobre la cartografia d'aquesta comarca. S'hi inclou una bona il·lustració dels Pirineus, tots els municipis de la zona -encara que siguin pobles molt petits-, tots els rius, els rierols i les sèquies de l'Empordà. En aquest mateix també hi estan inclosos els castells -encara que simplement siguin ruïnes-, les fortaleses, els ports, els fars i els molins de farina.

Aquesta doncs, tal com comenta el propi autor, pretén satisfer les necessitats d'aquells experts més exigents i esdevenir la base sòlida a la cartografia del nord-oest del territori català.

L'obra continua amb un relat força amè de la història de l'Empordà, des de la prehistòria fins al segle XIX. Aquest escrit està arrebossat de comentaris personals de l'autor molt interessants com ara la preocupació que té sobre la decadència que pateix la zona rural de la comarca.

La penúltima part d'aquest recull està dedicat a un relat sobre la història arquitectònica d'aquesta comarca i, finalment, la cloenda del llibre és la que més interessa des de la perspectiva d'aquest estudi, ja que exposa les raons per les quals s'ha decidit elaborar el

que serà el *Plano de la ciudad de Figueras y su reforma dedicado a M. I. Ayuntamiento* de l'any 1981.

b) Dibuixos d'edificis emblemàtics

Joan Papell fou un amant de la comarca empordanesa i li agradava realitzar excursions i visitar-ne tots els racons durant el seu temps lliure. N'és un bon exemple la monografia que publica al llibre acabat d'esmentar sobre la seva terra. Segurament, durant aquestes passejades, era quan l'autor es dedicava a elaborar els dibuixos detallats sobre edificis de la mateixa ciutat de Figueres o altres localitats.

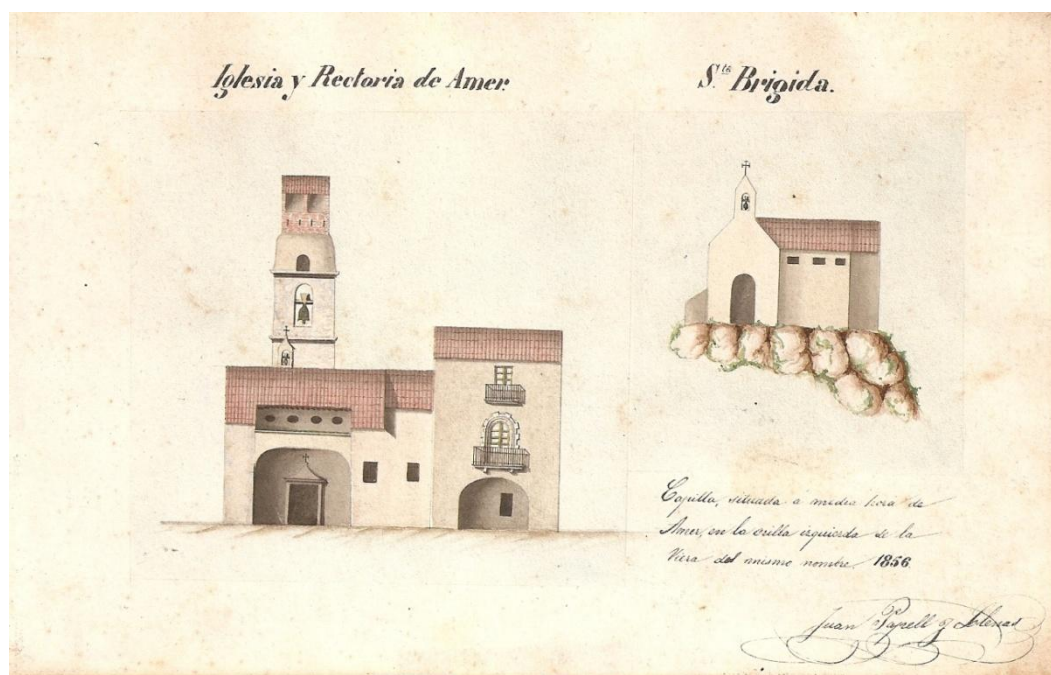


Figura 6: Dibuix de l'església d'Amer. Font: AMFi¹⁹.

¹⁹ Dibuix elaborat per Joan Papell l'any 1856 (col·lecció Inés Jové).



Figura 7: Dibuix de l'església de Sant Esteve d'en Bas. Font: AMFi²⁰.

²⁰ Dibuix per Joan Papell i Llenas de l'any 1856 (col·lecció Inés Jové).

c) Projecció d'edificis

Com a mestre d'obres, Joan Papell, projecta edificis per a particulars en la ciutat de Figueres, alguns d'ells tan rellevants com l'Asil Vilallonga (1877) o la Casa Genover (1875). No se sap amb certesa la quantitat exacta d'aquests treballs però actualment a l'AMFi hi ha recollits 128 expedients que daten en el període comprès entre els anys 1866 i el 1896.

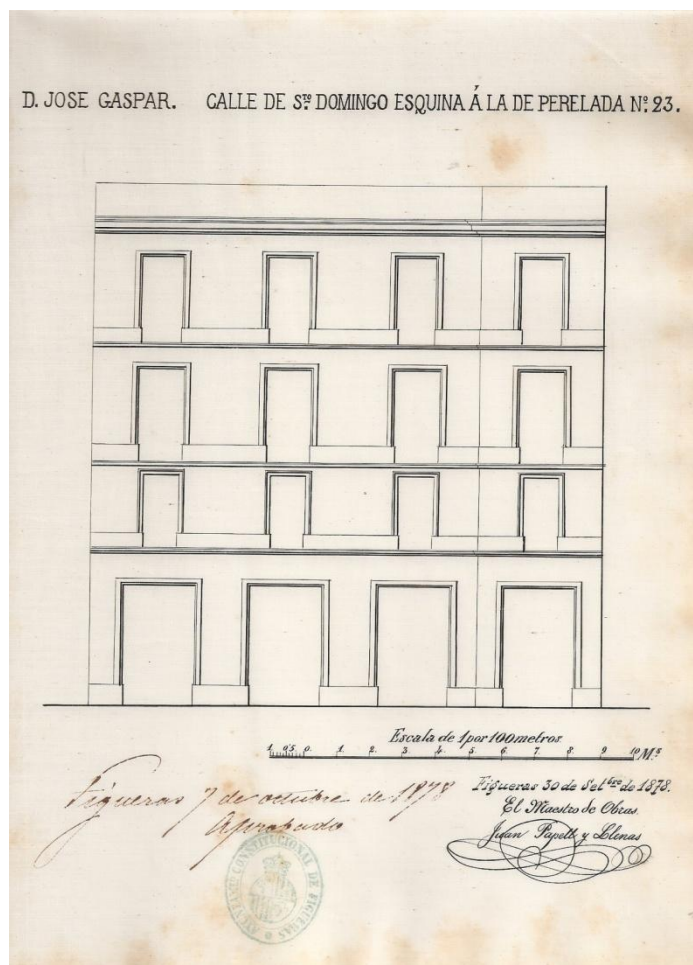


Figura 8: Plànol de la construcció de la casa de José Gaspar al carrer Sant Domènec cantonada amb el carrer Peralada²¹ Font: AMFi.

²¹ Elaborat per Joan Papell i Llenas l'any 1878. Expedient 1878/001, Fons de l'Ajuntament de Figueres.

5. Conclusions

Un cop finalitzada aquesta recerca es pot afirmar amb claredat que Joan Papell i Llenas va jugar un paper important dins l'àmbit urbà de la ciutat de Figueres al llarg de la segona meitat del segle XIX.

Es poden contestar les qüestions plantejades a l'inici de la recerca afirmant que el mestre d'obres fou un referent tant per l'aixecament de plànols de la ciutat però també fora d'aquesta. A més, encara actualment, se'l recorda com a pare d'edificis emblemàtics de la ciutat, com ara l'Asil Vilallonga.

La manera de plantejar les reformes de la ciutat, tant en el primer cas (1878) mentre formava part de l'ajuntament, com en el segon (1891), un projecte que elabora de manera personal, aposta per unes reformes urbanes properes als ciutadans. Amb això ens referim a què, com a fill natal de Figueres, sempre intenta proposar aquells projectes més escaients per als seus veïns i els que creuen que poden ajudar a què la seva ciutat sigui un lloc més pròsper i modern.

Com a cloenda d'aquest estudi, és interessant esmentar alguns dels projectes que es van proposar al llarg de la segona meitat del segle XIX i que actualment són presents a aquesta ciutat. Aquest és el cas de la plaça de l'Estació, la qual es va inaugurar finalment al 1909, tot i que no té la forma quadrada que Joan Papell projectà als seus plànols degut a que alguns propietaris es van resistir a vendre les seves propietats -fet que va acabar atorgant una forma triangular a la plaça-.

Una altra reforma que el mestre d'obres va proposar fou el cobriment de la riera de Galligans, que travessava bona part de la ciutat. Actualment, es fa difícil imaginar que encara hi ha la riera soterrada sota una trama urbana molt ben consolidada a la part nord-est de Figueres.

També s'ha d'esmentar que la projecció d'eixample que es cartografia al plànol publicat el gener del 1891 és una realitat i actualment la zona de l'estació és una de les més concorregudes de la capital de l'Alt Empordà. Lògicament però, la ciutat actual és força més extensa que la que es projectava fins aleshores.

Un dels temes que va proposar Papell i que no es va realitzar fou la creació de dos grans mercats de bestiar de dimensions notables al costat de la plaça del Sol, on actualment

s'hi ha establert la biblioteca municipal i altres edificis dedicats al servei públic de la ciutat.

El que no es va preveure, ja que en aquell moment les normatives que regien sobre les *zones polèmiques* eren molt estrictes, era tot el creixement de la ciutat cap al nord, allargant el carrer de la Jonquera i l'Avinguda Salvador Dalí, entre altres, en direcció a França.

Tot i això, aquest darrer apartat és un petit esbós de l'extens treball que es podria realitzar en un futur per observar detalladament com aquests plànols i les reformes proposades s'han desenvolupat fins arribar als nostres dies.

Així doncs, com a futura geògrafa considero que ha estat una tasca molt enriquidora realitzar aquest estudi ja que m'ha permès endinsar-me en un món que no coneixia gaire bé i adonar-me que la cartografia és una literatura visual ja que, especialment la històrica, et permet no tant sols poder conèixer com era segles enrere un lloc sinó quina percepció en feien els seus habitants i com s'imaginaven que la podrien arribar a millorar.

6. Bibliografia

- BERNILS, José M^a (1975). *Cien años de ciudad*. Figueres: Institut d'Estudis Empordanesos.
- BURGUEÑO, Jesús y NADAL, Francesc (2011). "Amidaments de terres i plànols parcel·lars municipals a la província de Girona (1845-1895)", a MONTANER, Carme; NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis (eds.): *Cartografia i agrimensura a Catalunya i Balears al segle XIX*. Barcelona: Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 127-141.
- CAPEL, Horacio. *Capitalismo y morfología urbana en España* (1975). Barcelona: Los libros de la frontera.
- CASTELLS LLAVANERA, Ramon; CATLLAR GOSÀ, Bernat i RIERA MICALÓ, Ramon (1994). *Atlas II Ciutats de Girona. Catàleg de plànols de les Ciutats de Girona des del segle XVII al XX*. Girona: COAC Demarcació de Girona.
- FERNÁNDEZ CUESTA, Gaspar (2011). "Crecimiento urbano y modernización en España entre 1875 i 1900". *Ería*, vol.84-85, pp. 5-46.
- MARTÍNEZ PUIG, Alfons (2013). "Figueres: la modernització urbana i arquitectònica durant el segle XIX. L'arquitecte Josep Roca i Bros". *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, vol. 44, pp. 157-172.
- MAS HERNÁNDEZ, Rafael (2003). *La presencia militar en las ciudades. Orígenes y desarrollo del espacio urbano militar en España*. Madrid: Los Libros de la Catarata
- MONCLÚS, Francisco Javier; OYÓN, José Luís (1996). "Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX- finales s. XX". *Ciudad y Territorio, estudios territoriales*. vol XXVIII, nº 107-108, pp. 217-240.

- MORENO CHACÓN, Manolo (1995). *Viatgers a Figueres, segles XV-XIX*. Figueres: Quaderns d'història de Figueres.
- NADAL, Francesc, BURGUEÑO, Jesús (2008). "Agrimensors a la província de Girona durant la segona meitat del segle XIX". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, n° 65, pp. 452-464.
- PASCUET, Rafael (2004). *Figueres. Llibre de la Rambla*. Figueres: Brau Edicions.
- PADROSA GARGOT, Inés (2009). *Diccionari Bibliogràfic de l'Alt Empordà*. Girona: Diputació de Girona.
- PAPELL i LLENAS, Joan (1894). *Itinerarios para viajes y excursiones del Alto Ampurdán. Tomo I*. Figueres: s.e.
- RODEJA, Eudald (1944). *Figueras: notas históricas, 1832-1900*. Figueres: Impremta Montserrat.
- RODEJA, Eduard (1962). *Llibre de Figueres*. Barcelona: Edició Selecta, 1962.
- SANTALÓ, Jaume. *Figueres 1900-1936, imatge i història de la Catalunya republicana* (1999). Figueres: Consorci del Museu de l'Empordà.
- SANTALÓ, Jaume; FALGUERES, Joan (2007). *Figueres, arquitectes i història*. Figueres: Brau Edicions.
- TERÁN TROYANO, Fernando (1996). "Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996). *Ciudad y Territorio, estudios territoriales*. Vol XXVIII, n° 107-108, pp. 167-184.
- VILLANOVA, José Luís (2011). "El Plano de Córdoba (1884) de Dionisio Casañal y Zapatero". *Cuadernos Geográficos*, vol 49, pp. 123-152.
- VILLANOVA, José Luís (2014). "La cartografía de las plazas fuertes españolas: el caso del plano de Pamplona de 1882". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, n° 77 (en premsa).

